FRACHTRECHTLICHE KOSTBARKEITEN

INAUGURAL-DISSERTATION
ZUR
ERLANGUNG DER WÜRDE EINES DOKTORS DER RECHTE
DER RECHTS- UND STAATSWISSENSCHAFTLICHEN FAKULTÄT
DER VEREINIGTEN FRIEDRICHS-UNIVERSITÄT
HALLE-WITTENBERG

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

VORGELEGT VON
ERICH KATZ
RECHTSANWALT AUS BERLIN-CHARLOTTERBURG

REFERENT: PROF. DR. VON GIERKE

AUSZUG

1924

Im Zusammenhang mit dem im HGB und in der EVO festgelegten System des bedingten Vertragszwanges der Eisenbahn spielen die frachtrechtlichen Kostbarkeitsbestimmungen der EVO eine bedeutende Rolle, deren Auslegung einen noch immer praktischen Streit verursacht hat. (§ 1). Ein historischer Ueberblick über die Entwicklung des Begriffes „Kostbarkeiten" (§ 2) zeigt, daß die Rechtsprechung bereits vor Inkrafttreten der geltenden Eisenbahnverkehrsordnung schwankend war und die Gesetzgebung trotz wechselnden Wortlauts der einschlägigen Bestimmungen diesen Streitpunkt nicht zu beseitigen verstanden hat.

Allgemeine Auslegungsmerkmale (§ 3) ergeben sich aus der vom Reichsgericht seit dem Jahre 1885 beibehaltenen abstrakten Definition, wonach zum Begriffe „Kostbarkeiten" Gegenstände gehören, deren Wert im Verhältnis zum Umfang und Gewicht des Gutes außergewöhnlich hoch ist. Gegen die Uferlosigkeit dieser Begriffsbestimmung spricht die Tatsache, daß Kostbarkeiten auch in anderen Gesetzen, wie z. B. im BGB, HGB, ZPO, KO und Preuß. Hinterlegungsordnung, in einem Zusammenhange genannt werden, wonach entweder ausdrücklich Kostbarkeiten mit Geld und Wertpapieren als auf einer Stufe stehend anzusehen sind, oder woraus ersichtlich ist, daß der gesetzliche Sprachgebrauch einer unbegrenzten Verallgemeinerung entgegensteht. Dabei ist nicht nur das Mißverhältnis zwischen Wert, Gewicht und Umfang, sondern auch die Lebens- und Verkehrsanschauung zu berücksichtigen. Dies machen mehrere Schriftsteller gegenüber dem Reichsgericht geltend, indem sie die Berücksichtigung der tatsächlichen Verhältnisse, des Sprachgebrauches und der Lebens- bzw. Verkehranschauung bei der Begriffsauslegung fordern; zahlreiche Gerichtsentscheidungen sind schon entgegen dem Reichsgericht gefolgt.

Unter Zugrundelegung der Verkehrsanschauung ist die Grenze zwischen Kostbarkeiten und Gebrauchsgegenständen (§ 4) dahin zu ziehen, daß solche nur dann als Kostbarkeiten gelten können, wenn sie gleichzeitig den Zweck haben, als Schmuck und Zierrat zu dienen, und ihre Hochwertigkeit zu ihrem Gewicht und Umfang im Mißverhältnis steht. Die Definition des Reichsgerichts erscheint daher als unzulänglich (§ 5), zumal sie in ihrer Anwendung dahin geführt hat, daß bei Films, Seiden, Textilwaren und Fellen die Kostbarkeitseigenschaft bald bejaht, bald verneint worden ist. Die Schwierigkeit lag insbesondere darin, daß infolge der fortschreitenden Papiermarkentwertung die Warenpreise einem ständigen Schwanken ausgesetzt waren. Das Reichsgericht sah sich daher veranlaßt, bei Prüfung des Kostbarkeitsbegriffes zu berücksichtigen, ob der Wert des strittigen Gutes im Ver-

gleiche zu anderen Waren von ungefähr gleichem Umfang oder Gewicht außergewöhnlich hoch ist, oder ob nicht lediglich eine scheinbare Wertsteigerung vorliegt, die mit der allgemeinen Verteuerung aller Waren annähernd gleichen Schritt gehalten hat. Aber auch dieser Maßstab erwies sich als zu wenig objektiv und führte zu Fehlentscheidungen, zumal die maßgebenden Vertreter von Handel und Industrie, in erster Linie die Handelskammern, nur in den seltesten Fällen um Rat gefragt wurden.

Das Reichsgericht stellte sich auf den Standpunkt, daß die Kostbarkeitsbestimmungen im Interesse der Eisenbahn ergangen seien, um diese gegen eine zu weitgehende Haftung zu schützen. Hierbei wird aber übersehen, daß die Kostbarkeitsbestimmungen nicht nur dem Eisenbahnfrachtrecht, sondern dem gesamten Landfrachtrecht angehören und HGB § 471 eine weitergehende Einschränkung der Eisenbahnhaftung, als sie durch § 429 für zulässig erklärt ist, zum Schutze des Publikums gegenüber der monopolartigen Stellung der Eisenbahn verbietet.

Die Eisenbahn hat die Ausführungsbestimmung II (1) zu § 54 EVO am 17. Februar 1919 dahin ergänzt, daß unter „Kostbarkeiten" Gegenstände zu verstehen seien, deren Kilogrammwert Mk. 150,— überstiege (§ 6). Nachdem sich diese Bestimmung aus formalen und materiellrechtlichen Gründen als unhaltbar erwiesen hatte, entschloß sich die Eisenbahn, diese 150-Mk.-Grenze mit Wirkung vom 25. März 1921 aufzuheben, hielt aber weiter an dem System des Messens, Wiegens und Rechnens ohne Berücksichtigung der Verkehrsanschauung und des fortgesetzten Sinkens der Papiermark fest.

Die Stellungnahme der Rechtsprechung zu einzelnen besonders umstrittenen Warengattungen (§ 7) ergibt ein unübersichtliches Bild. Films (§ 8) sind vom Reichsgericht grundsätzlich dann als Kostbarkeiten behandelt worden, wenn ihr Wert in auffälligem Mißverhältnis zu ihrem Gewicht und ihrem Umfang in zusammengerolltem Zustande zu stehen schien. Dabei wurde übersehen, daß ein jederzeit auf mechanischem Wege wieder hergestellter Filmabzug nach der Verkehrsanschauung keine besondere Kostbarkeitseigenschaft besitzt. Dagegen kann ein künstlerisch ausgeführter Kinofilm die Eigenschaft eines „Kunstgegenstandes" haben, wobei der Kostbarkeitsbegriff als der umfassendere anzusehen ist.

Im internationalen Eisenbahnfrachtrecht (§ 9) hat man sich niemals die ausdehnende Interpretation des Reichsgerichts zu eigen gemacht, sondern stets die Art der Ware unter Beachtung der Verkehrsanschauung bei Beurteilung der Kostbarkeitseigenschaft eines Gutes berücksichtigt.

Bei Reisegepäck (§ 10) hat sich das Reichsgericht auf den Standpunkt gestellt, daß nur das Gepäckstück als Ganzes beurteilt werden kann, während bei Handgepäck eine solche Zusammenfassung nicht am Platze ist, sondern jeder einzelne Gegenstand in Betracht zu ziehen ist. Insoweit kann dem Reichs-

gericht gefolgt werden; doch würde eine Berücksichtigung der Verkehrsanschauung zu dem Ergebnis führen, daß gewöhnliche Reiseeffekten grundsätzlich keine Kostbarkeitseigenschaft besitzen.

Unter den formalen Kostbarkeitsbestimmungen der Eisenbahn besteht die Bedeutung der Deklaration (§ 11) darin, daß die Bahn in die Lage versetzt werden soll, bei der Beförderung eines im Verhältnis zu seinem Umfange und Gewicht besonders wertvollen Gutes entsprechend größere Vorsichtsmaßregeln anzuwenden. Unterläßt der Absender die Wertangabe, so kommt ein Frachtvertrag gleichwohl zustande, nur ist die gemäß §§ 456, 429 HGB begründete Haftung der Eisenbahn ausgeschlossen.

Die Kostbarkeitsvorschriften des Tarifs (§ 12) sind besonders durch die Ausführungsbestimmungen vom 17. Februar 1919 abgeändert worden, die durch Bekanntmachung vom 25. März 1921 in ihren wesentlichen Teilen wieder aufgehoben wurden. Dies geschah, nachdem die Rechtsungiltigkeit dieser Ausführungsbestimmungen (§ 13) aus formellen Gründen allgemein festgestellt war.

Dagegen ist die Haftungsbeschränkung der Eisenbahn bei Schäden auf Kostbarkeitssendungen (§ 14) im Sinne von EVO § 89 (2), die durch Ausführungsbestimmung vom 17. Februar 1919 auf Mk. 150,— pro kg festgesetzt wurde, durch die Bekanntmachung vom 25. März 1921 nicht beseitigt worden. Trotzdem spricht vieles für ihre Ungültigkeit. Nach HGB § 462 hätte sie nur durch die EVO, nicht aber, wie es tatsächlich geschehen ist, durch den Eisenbahntarif festgesetzt werden dürfen; denn bei einer Festsetzung durch den Tarif werden die Interessen des Publikums nicht genügend geschützt, während die EVO nur unter Mitwirkung des Reichsrates abgeändert werden kann. Alle diese Erwägungen finden auch auf Expreßgut (§ 15) Anwendung, für das kein anderer Kostbarkeitsbegriff als für die übrigen Güter gilt.

De lege ferenda (§ 16) ist insbesondere die Haftungsbeschränkung der Eisenbahn gemäß EVO § 89 (2) auf Mk. 150,— pro kg als unerträglich zu bezeichnen, da jede zahlenmäßige Festlegung der Haftungsgrenze den schwankenden Wertverhältnissen keinerlei Rechnung trägt. Darüber hinaus ist möglichst eine Streichung der Worte „sowie andere Kostbarkeiten“ (EVO § 54) anzustreben, da diese stets den Ausgangspunkt von Streitigkeiten und Prozessen bilden werden.